Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/899

07. 10. 87

Sachgebiet 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/723 —

Weiterer Ausbau des Frankfurter Flughafens

Der Bundesminister für Verkehr — LR 11/62.11.30 – 09/124 BM 87 — hat mit Schreiben vom 6. Oktober 1987 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die weitere Entwicklung des Flugverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland?

Infolge einer von der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) 1984 erstellten Prognose ist bis 1995 von einer durchschnittlichen Steigerungsrate von 3,7 % für den Linienverkehr und 2,7 % für den Charterverkehr auszugehen. Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung stellen diese Werte die unterste Grenze der zukünftigen Entwicklung im Luftverkehr dar; auch im Rahmen der europäischen Flugsicherungsorganisation EUROCONTROL wird bis zum Jahre 2000 mit höheren Zuwachsraten gerechnet, nämlich mit durchschnittlich 4 % jährlich bei örtlichen und zeitlichen Spitzen von bis zu 10 %.

2. Welche Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland sollen in den nächsten zehn Jahren ausgebaut oder erweitert werden?

Hamburg	Modernisierung und Erweiterung der Abfertigungseinrichtungen
Bremen	Verlegung des Ochtum-Deiches als Sicherheitsmaßnahme zur vollen Nutzung der vorhandenen Startbahnlänge

Hannover	Verlängerung der nördlichen Parallelbahn
Düsseldorf	Bau einer zweiten, parallelen Start- und Landebahn
Frankfurt	Modernisierung und Erweiterung der Abfertigungseinrichtungen
Stuttgart	Verschiebung und Verlängerung der Start- und Landebahn als Sicherheitsmaßnahme zur Verbesserung der Hindernissituation (Weidacher Höhe)
München	Neubau des Flughafens München II als Ersatz für München-Riem

3. Welche ökologisch negativen Folgewirkungen sind bei diesen Ausbau- oder Erweiterungsmaßnahmen zu erwarten?

Derartige Folgewirkungen sind bei Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen, die lediglich Abfertigungsgebäude und -anlagen, wie z. B. die Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen in Hamburg und Frankfurt betreffen, nicht zu erwarten.

Für die übrigen Projekte werden im Rahmen der vorgeschriebenen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren alle Maßnahmen getroffen, um etwaige ökologisch negative Folgewirkungen zu minimieren, bzw. auszugleichen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die am Frankfurter Flughafen bis zum Jahr 2000 geplanten Ausbaumaßnahmen?

Die für den Flughafen Frankfurt bis zum Jahr 2000 vorgesehenen Ausbaumaßnahmen werden von der Bundesregierung als notwendig angesehen, um den Stellenwert dieses Flughafens als Drehscheibe des nationalen und internationalen Luftverkehrs auch in Zukunft zu bewahren.

5. Welche negativen Folgen hinsichtlich des Ansteigens der Fluglärmbelastung und eines erhöhten Autoverkehrsaufkommens von und zum Frankfurter Flughafen sind in diesem Zusammenhang zu erwarten?

In der bewohnten Umgebung des Flughafens Frankfurt hat die Fluglärmbelastung bereits jetzt einen Stand erreicht, der weit unter den Kriterien des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm liegt. Ein Ansteigen der Fluglärmbelastung ist nicht zu erwarten; tendenziell ist in den kommenden Jahren eher mit einer weiteren Fluglärmminderung zu rechnen, wenn ab 1989 der Verkehr lauter Flugzeuge grundsätzlich verboten ist und Flugzeuge mit Lärmzulassungen nach ICAO-Anhang 16 Kapitel 2 (z. B. B 727 und B 737-

200) durch leise Flugzeuge nach ICAO-Anhang 16 Kapitel 3 (z. B. A 320 und B 737-300) ersetzt werden.

Durch weitere Optimierung der landseitigen Anbindung des Flughafens wird durch Erreichung eines rückstaufreien Straßenverkehrs und durch eine intensivierte Schienenanbindung ebenfalls mit einer Lärmentlastung gerechnet.

6. Welche Folgen wird der geplante Bau der Schnellbahn von Köln ins Rhein-Main-Gebiet für den weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens haben?

Die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main der Deutschen Bundesbahn soll auch dazu dienen, den Schienenanschluß des Flughafens Frankfurt am Main zu verbessern; allerdings ist der Ausbau des Flughafens nicht von der Fertigstellung der Schnellbahnverbindung abhängig.

7. Wird durch eine immer stärkere Konzentration des Flugverkehrs am Frankfurter Flughafen die Bedeutung der Flughäfen in Köln und Düsseldorf zurückgehen? Ist dieser Effekt von der Bundesregierung gewünscht und beabsichtigt?

Die Bundesregierung erwartet weder eine immer stärkere Konzentrierung des Flugverkehrs auf dem Flughafen Frankfurt noch eine Minderung der Bedeutung der Flughäfen Düsseldorf und Köln. Derartige Entwicklungen werden auch nicht angestrebt.

8. Welche Veränderungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens am Frankfurter Flughafen sind durch die Inbetriebnahme des neuen Flughafens München II im Erdinger Moos zu erwarten?

Durch die Inbetriebnahme des Flughafens München II wird die Funktion des Flughafens Frankfurt als Drehscheibe des nationalen und internationalen Luftverkehrs nicht berührt. Veränderungen seines Verkehrsaufkommens sind nicht zu erwarten, vielmehr ist davon auszugehen, daß die Kapazität des Flughafens Frankfurt auch in Zukunft bis an die Grenzen genutzt werden wird, während der Flughafen München II zwangsläufig eine Drehscheibenfunktion für den nach Süden abzuwickelnden internationalen Luftverkehr übernehmen wird.

9. Welche Veränderungen am Frankfurter Flughafen sind in Zukunft durch einen stärkeren Einsatz von Großraum-Flugzeugen zu erwarten?

Der Anteil an Großraum-Flugzeugen am Verkehrsaufkommen des Flughafens Frankfurt wird sich im Streckeneinsatz über

5 000 km bis zum Jahre 2000 von 17 % auf 23 % erhöhen, bei Strecken unter 5 000 km von 8 % auf 23 %. Die Zunahme an Großraum-Flugzeugen bewirkt nicht nur eine effektivere Nutzung der Flughafenanlagen, da sich bei gleicher Zahl der Flugzeugbewegungen die Menge der Passagiere erhöht, sondern auch eine weitere Minderung der Fluglärmbelastung in den Wohngebieten der Flughafen-Nachbarschaft, da die Großraum-Flugzeuge ausschließlich den schärferen Zulassungsvorschriften von ICAO Annex 16 Chapter 3 unterliegen.

10. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für notwendig, um die mit dem weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens verbundenen negativen ökologischen Auswirkungen für die Umwelt und auf die Gesundheit der Bewohner im Flughafenumland soweit wie möglich zu reduzieren?

Da im wesentlichen lediglich eine Modernisierung und Erweiterung der Abfertigungseinrichtungen geplant ist, sind keine damit verbundenen negativen ökologischen Auswirkungen für die Umwelt und auf die Gesundheit der Bewohner im Flughafenumland zu erwarten.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333